

INFORME PRELIMINAR

Expediente: EX-2023-134235328--APN-DNISAE#JST

Suceso: Accidente

Título: Contacto anormal con la pista. Piper PA-38-112, matrícula LV-OLZ, Aeroclub Casilda, provincia de Santa Fe

Fecha y hora del suceso: 08/11/2023 21:30 (UTC)

Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos

Junta de Seguridad en el Transporte

Florida 361

Argentina, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, C1005AAG

(54+11) 4382-8890/91

info@jst.gob.ar

Publicado por la JST. En caso de utilizar este material de forma total o parcial se sugiere citar según el siguiente formato: Aviación. Accidente. LV-OLZ. Aeroclub Casilda, provincia de Santa Fe. Fuente: Junta de Seguridad en el Transporte, 2024.

El presente informe se encuentra disponible en www.argentina.gob.ar/jst

ÍNDICE

SOBRE LA JST	4
SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN	5
SOBRE EL INFORME PRELIMINAR.....	7

SOBRE LA JST

La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) es mejorar la seguridad a través de la investigación de accidentes e incidentes y la emisión de recomendaciones de acciones eficaces. Mediante la investigación sistémica de los factores desencadenantes, se evita la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

De conformidad con la [Ley N.º 27.514](#) de seguridad en el transporte, la investigación de todo suceso tiene un carácter estrictamente técnico y las conclusiones no deben generar presunción de culpa ni responsabilidad administrativa, civil o penal.

Según el artículo 26 de la [Ley N.º 27.514](#), la JST puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Esta investigación ha sido efectuada con el único objetivo de prevenir accidentes e incidentes, según lo estipula la ley de creación de la JST.

SOBRE EL MODELO SISTÉMICO DE INVESTIGACIÓN

La JST ha adoptado el modelo sistémico para el análisis de los accidentes e incidentes de transporte modales, multimodales y de infraestructura conexa.

El modelo ha sido ampliamente adoptado, como así también validado y difundido por organismos líderes en la investigación de accidentes e incidentes a nivel internacional.

Las premisas centrales del modelo sistémico de investigación de accidentes son las siguientes:

- Las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento constituyen los factores desencadenantes e inmediatos del evento. Estos constituyen el punto de partida de la investigación y son analizados con referencia a las defensas del sistema de transporte junto a otros factores, que en muchos casos se encuentran alejados en tiempo y espacio del momento preciso de desencadenamiento del evento.
- Las defensas del sistema de transporte procuran detectar, contener y ayudar a recuperar las consecuencias de las acciones u omisiones del personal operativo de primera línea o las fallas técnicas del equipamiento. Las defensas se agrupan bajo tres entidades genéricas: tecnología, normativa (incluyendo procedimientos) y entrenamiento.
- Los factores que permiten comprender el desempeño del personal operativo de primera línea o la ocurrencia de fallas técnicas, así como explicar las fallas en las defensas, están generalmente alejados en el tiempo y el espacio del momento de desencadenamiento del evento. Son denominados factores sistémicos, y están vinculados estrechamente a elementos tales como, por ejemplo, el contexto de la operación, las normas y procedimientos, la capacitación del personal, la gestión de la seguridad operacional por parte de la organización a la que reporta el personal operativo y la infraestructura.

En consecuencia, la investigación basada en el modelo sistémico tiene el objetivo de identificar los factores relacionados con el accidente, así como otros factores de riesgo de seguridad operacional que, aunque no guarden una relación de causalidad con el suceso investigado, tienen potencial desencadenante bajo otras circunstancias operativas. De esta manera, la investigación sistémica buscará mitigar riesgos y prevenir accidentes e incidentes

a partir de Recomendaciones de Seguridad Operacional (RSO) que promuevan acciones viables, prácticas y efectivas.

SOBRE EL INFORME PRELIMINAR

El Informe Preliminar tiene como objetivo comunicar, en un plazo de 30 días posteriores al suceso, los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación. Esta información actualizada complementa la proporcionada en la notificación inicial del suceso.

El presente Informe Preliminar es confeccionado mediante la plataforma de la *European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems* (ECCAIRS), un sistema desarrollado por la Unión Europea para asistir a las diferentes autoridades responsables del transporte y de la investigación de accidentes e incidentes en la mejora de la seguridad operacional. El ECCAIRS permite, de manera estandarizada, recolectar, analizar y compartir información acerca de los sucesos en un formato compatible con el Sistema de Notificación de Accidentes/Incidentes de Aviación (ADREP).

Informe Preliminar

Datos del Suceso

Clasificación del suceso	Accident	
Categoría del suceso	ARC: Abnormal runway contact	
Instancia	Preliminary	
Día/hora UTC	08/11/2023	09:30 p.m.
Estado/lugar del suceso	South America Argentina	
Nombre del lugar	Aeroclub Casilda, Santa Fe	
Latitud	33:03:57 South	
Longitud	61:12:22 West	

Reseña del Vuelo

En un vuelo de entrenamiento, en la fase de aterrizaje la aeronave al hacer contacto con la pista, rebota en dos oportunidades y en el tercer contacto rompe el tren de aterrizaje de nariz. La piloto abandonó la aeronave sin sufrir lesiones.

Información del Vuelo

Lugar de salida	Argentina Other (Aeroclub Casilda)
Lugar de destino	Argentina Other (Aeroclub Casilda)
Duración del vuelo	0,4 Hour(s)
Indicativo	LV-OLZ
Fase del vuelo	Landing

Lesiones al Personal

	Mortales	Graves	Leves	Ninguna	Desc.	Total
Total en superficie	0	0	0	0	0	0
Total en aeronave	0	0	0	1	0	1
Total	0	0	0	1	0	1

Información de la Aeronave

Matrícula	LV-OLZ
Estado de matrícula	Argentina
Daños en la aeronave	Substantial
Fabricante/modelo	PIPER PA38 112
Categoría de aeronave	Fixed Wing Aeroplane Small Aeroplane Small Aeroplane
Año de fabricación	
Número de serie	AR-38-80A0173
PMD	757 kg
Grupo masa	0-2 250 kg
Ciclos totales	
Horas totales	5970,9 Hour(s)
Doc. de mantenimiento	Current
Certificado de aeronavegabilidad	Valid

Información del Motor

Posición	1
Fabricante/modelo	LYCOMING 235 FAMILY
Número de serie	L-21666-15
Horas totales	5870,3 Hour(s)

Ciclos totales

Horas DURG 1615 Hour(s)

Ciclos DURG

Horas DUI 31 Hour(s)

Información de la Hélice

Posición 1

Fabricante SENSENICH

Modelo 72-CK-O-56

Número de serie K-3097

Horas totales

Horas DURG

Horas DUI

Información sobre el Personal

Edad 20 Year(s)

Sexo Female

Función a bordo Pilot-in-command

Tipo de licencia Aeroplane pilot
Private pilot

Licencia emitida en State of Registry

Habilitaciones Held required rating

Horas de vuelo - General

Horas de vuelo - En el tipo

Totales 40 Hour(s)

Totales 40 Hour(s)

Últimos 90 días 14,8 Hour(s)

Últimos 90 días 14,8 Hour(s)

Últimas 24 horas

Últimos 24 horas

Información Meteorológica

Meteorología relevante	<i>No</i>
Condiciones MET	<i>VMC</i>
Visibilidad	<i>15000 m</i>
Condiciones de luz	<i>Daylight</i>
Descripción del viento	<i>Variable</i>
Dirección del viento	<i>90 Degree(s)</i>
Intensidad del viento	<i>4 kt</i>
Medición de velocidad	<i>Surface</i>
Ráfagas de viento	

Información sobre el Lugar del Suceso

Lugar de los restos	<i>On aerodrome/airstrip</i>
Tipo de terreno	<i>Level/flat</i>
Elevación	<i>279 ft</i>
Tipo de superficie	<i>Grass</i>
Distancia recorrida	<i>200 m</i>

Información sobre los Restos de la Aeronave y el Impacto

Velocidad de impacto	<i>40 kt</i>
Nivel de velocidad	<i>Low</i>
Ángulo de impacto	<i>Low</i>
Actitud de cabeceo	<i>Nose down</i>
Actitud de rolido	<i>Wings level</i>

Supervivencia

Supervivencia	Yes
Método de localización	
Estado del ELT	<i>Operated effectively</i>
Sist. de sujeción piloto	<i>Upper body restraint used</i>
Sist. de sujeción copiloto	
Tiempo de escape	<i>1 Minute(s)</i>

Información sobre el Operador

Tipo de operación	<i>Non-Commercial Operations Flight Training/Instructional</i>
Tipo de planificación	<i>Non-scheduled</i>
Operador	<i>Argentina Other (Aeroclub Casilda)</i>
Tipo de operador	<i>Flying club/school</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew decisions Decision to land</i>
Justificación del factor	<i>De acuerdo con lo investigado la aproximación al aterrizaje podría haber sido desestabilizada</i>

Líneas de Investigación

Factor descriptivo	<i>Aircraft and operations Aircraft operation Flight crew perception/judgment Landing judgement</i>
Justificación del factor	<i>Al hacer contacto con el terreno la aeronave había entrado en un posible porpousing.</i>